

Der Bürgermeister



Hilden, den 20.09.2005
AZ.: IV/66.1-Sch

WP 04-09 SV 66/034

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

**Kreisverkehr Gerresheimer Straße / Richard-Wagner-Straße /
Schalbruch; hier: Knotenpunkt-Entwurf**

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

19.10.2005

Abstimmungsergebnis/se

Beschlussvorschlag:

„Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung für die Vorentwurfsplanung zum Kreisverkehr Gerresheimer Straße / Richard-Wagner-Straße zustimmend zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Unterlagen nach § 10 GemHVO zu erstellen und zur Beschlussfassung vorzulegen“

Finanzielle Auswirkungen	Ja	
Haushaltstelle: 6330.031.9600	Bezeichnung: Gerresheimer Straße Straßenausbau Kreisverkehr	
Kosten Geschätzt ca. 300.000 € Folgekosten	vorgesehen im VmH	Haushaltsjahr 2007
Mittel stehen zur Verfügung		
Finanzierung: Die Maßnahme ist in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen		Sichtvermerk Kämmerer

Personelle Auswirkungen	Nein
-------------------------	-------------

Erläuterungen und Begründungen:

Die Kreuzung Gerresheimer Straße / Richard-Wagner-Straße / Schalbruch ist zurzeit für die Verkehrsabwicklung unbefriedigend ausgestattet. Schon bei der Planung in den 80ern wurde eine Knotenpunktform gewählt, die die benötigten Abbiegespuren vorsah. Der Versatz wurde durch Überplanung des südlichen Eckgrundstücks Gerresheimer Straße / Schalbruch beseitigt. Aufgrund dieser Planung wurde das benötigte Straßenland durch die Stadt angekauft und ausparzelliert, so dass es für die jetzige Planung zur Verfügung steht.

Die Kreuzung ist verkehrstechnisch unzureichend hergerichtet. In der Hauptrichtung (Gerresheimer Straße) fehlen Linksabbiegespuren; die gegenüber liegenden Straßen (Schalbruch und Richard-Wagner-Straße) münden versetzt ein. Aus nördlicher Richtung ist das Linksabbiegen untersagt, aus südlicher Richtung ist es für Lkw verboten.

Der Verkehr an dieser Kreuzung wird mit Hilfe einer Ampel geregelt, die Ende der 70er Jahre installiert wurde. Sie ist mittlerweile über 25 Jahre alt und fällt häufig aus. Eine Erneuerung dieser Ampel behebt aber nicht die baulichen Mängel dieser Kreuzung. Daher hat die Verwaltung den Gedanken des Knotenpunktumbaus aufgegriffen, diesmal als Gestaltung eines Kreisverkehrsplatzes. Diese Ausgestaltung wurde auch im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als optimale Knotenpunktform an dieser Stelle beschrieben und als umzusetzende Maßnahme in einer Prioritätenstufe 2 eingeordnet. Bei einem längerfristigen Verschieben der Maßnahme muss jedoch ein kompletter Neubau der Ampelanlage eingeplant werden.

Im Folgenden wird die Planung dargestellt (Anlage 1) und beschrieben (Anlage 2). Eine grobe Kostenschätzung ergibt für die reinen Baukosten einen Betrag von ca. 300.000 Euro.

In diesem Abschnitt der Gerresheimer Straße ist mittelfristig jedoch noch eine Regenwasserkanal-Sanie-rung erforderlich. Aus hydraulischen und baulichen Gründen muss ein Austausch der derzeit in beiden Gehwegen liegenden Kanäle erfolgen. Über die zeitliche Abwicklung kann erst dann eine Aussage getroffen werden, wenn die hydrodynamische Berechnung des Einzugsgebietes vorliegt. Diese soll voraussichtlich für den Haushalt 06/07 beantragt werden.

Der Verwaltung ist aber daran gelegen, Klarheit darüber zu erhalten, ob die Realisierung dieses Projektes weiter nach der bisherigen Terminplanung erfolgen soll.

Daher schlägt die Verwaltung vor, der grundsätzlichen Umgestaltung dieses Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz gemäß der vorliegenden Entwurfsplanung als verkehrsgerechtem Ausbau zuzustimmen.

Günter Scheib

Anlagen:

- (1) Planverkleinerung
- (2) Erläuterungsbericht

Anlage 2

Erläuterungsbericht

zur Umgestaltung des Knotenpunktes Gerresheimer Straße / Richard-Wagner-Straße / Schalbruch zu einem Kreisverkehrsplatz

Darstellung der Baumaßnahme

Die Gerresheimer Straße ist eine verkehrsbedeutende Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet Hilden. Sie verbindet einerseits die Innenstadt mit den nördlichen Stadtbereichen, hat aber auch andererseits die Funktion einer überörtlichen Verbindungsstraße. Durch Anschluss an das klassifizierte Straßennetz kommt dieser Straße eine wesentliche Netzbedeutung zu. Im Süden beginnt sie an der Bundesstraße 228 (Berliner Straße), im Norden hat sie Anschluss an die Ortsumgehung L 282 (Westring, Nordring) und an die Autobahn (A 46). Im weiteren Verlauf verbindet sie die Städte Erkrath und Düsseldorf mit Hilden.

Aufgrund ihrer funktionalen Bedeutung ist sie auch entsprechend mit Verkehr belastet. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zeigt in seiner Analyse 2001 eine Verkehrsbelastung von rd. 14.500 Kfz/Tag auf, Spitzenbelastungen von bis zu 15.500 Kfz/Tag wurden zwischenzeitlich erhoben.

Die wesentlichen Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) entlang dieser Straße sind lichtsignal geregelt. Der Knotenpunktbereich mit den Straßen Auf dem Sand, Stockhausstraße und Mozartstraße wurde Ende der 90er Jahre in einem lang gezogenen Kreisverkehr zusammengefasst. Die Lichtsignalanlagen (LSA) im Zuge der Gerresheimer Straße waren veraltet; 3 Knotenpunkte und eine Fußgänger-Anlage wurden 2004/2005 mit neuer Technik ausgestattet, die zudem Bus-Anforderungen auf dem Linienweg berücksichtigen. Die Gerresheimer Straße wird in ihrem Verlauf von 3 Buslinien des ÖPNV befahren; das sind die Linien 781 und 782 sowie die Ortslinie O3.

Notwendigkeit der Baumaßnahme

Schon anfangs der 80er Jahre wurden Planungen betrieben mit dem Ziel, Verbesserungen des Verkehrsgeschehens herbeizuführen. Damals gingen die Überlegungen noch von verkehrsgerechten Kreuzungsausbauten aus, die aber auch für geplante Straßenaufweitungen für Linksabbiegespuren in privaten Grundbesitz eingriffen.

Der hier zum Umbau anstehende Knotenpunkt stellt zurzeit eine versetzte Kreuzung dar, der für die Verkehrsabwicklung unbefriedigend ausgestattet ist. So wurde bei der Planung in den 80ern eine Knotenpunktform gewählt, die die benötigten Abbiegespuren vorsah. Der Versatz wurde durch Überplanung des südlichen Eckgrundstücks Gerresheimer Straße/Schalbruch beseitigt. Aufgrund dieser Planung wurde das benötigte Straßenland durch die Stadt angekauft und ausparzelliert, so dass es für einen heutigen Umbau zur Verfügung steht.

Der Knotenpunkt ist – wie erwähnt – verkehrstechnisch unzureichend hergerichtet. In der Hauptrichtung (Gerresheimer Straße) fehlen benötigte Linksabbiegespuren; die gegenüberliegenden Straßen (Schalbruch und Richard-Wagner-Straße) münden versetzt ein. Aus nördlicher Richtung ist das Linksabbiegen untersagt, aus südlicher Richtung ist es für Lkw verboten. Einzelne abbiegende Pkw in die Straße Schalbruch können im engeren Kreuzungsbereich vom geradeaus fahrenden Verkehr umfahren werden.

Die Einfahrt in die Straße Schalbruch ist für Lkw – ausgenommen Anlieger – untersagt. Die Benutzung der Gerresheimer Straße durch Lkw ist eingeschränkt, da der Schwerverkehr zu den nordwestlichen Gewerbegebieten über den Westring geleitet wird.

Der Verkehr an dieser Kreuzung wird mit Hilfe einer Lichtsignalanlage geregelt, die Ende der 70er Jahre installiert wurde. Sie ist mittlerweile über 25 Jahre alt und fällt häufig aus; sie muss daher dringend erneuert werden. Eine Erneuerung dieser LSA behebt aber nicht die baulichen Missstände dieser Kreuzung. Daher wurde der Gedanke eines Knotenpunkumbaus wieder aufgegriffen; diesmal soll die Gestaltung in Form eines Kreisverkehrs erfolgen, der die Lichtsignalregelung ersetzt und die baulichen Mängel weitgehend behebt. Auch im VEP wird an dieser Stelle ein Kreisverkehrsplatz mit einem Außenradius der Fahrbahn von $R = 14 \text{ m}$ (entspricht einem Kreisdurchmesser von 28 m) empfohlen.

Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Aufgrund dieses Vorschlags und unter Beachtung des *Merkblattes zur Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen* (herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sowie des Leitfadens des ADAC (aus 2005) wurde der vorliegende Entwurf erarbeitet, der hier näher erläutert wird.

Ein Aspekt für den Kreisverkehr ist ein höheres Verkehrssicherheitsniveau im Vergleich zu anderen Knotenpunktformen. Kleine Kreisverkehrsplätze sind im Vergleich mit plangleichen Knotenpunktformen ohne Lichtsignalanlage sehr sichere Straßenverkehrsanlagen. Der Sicherheitszuwachs ist für Kraftfahrer und Fußgänger besonders groß. Besonders positiv wirkt sich der Wegfall von Linksabbiegekonflikten aus. Es kommt nicht mehr zu Frontalkollisionen wie an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Die höhere Verkehrssicherheit liegt an der geringen Anzahl der Konfliktpunkte und an der deutlich niedrigeren Geschwindigkeit. Beim Kreisverkehr wird der Verkehr ständig in Bewegung gehalten, und es wird ein gleichmäßiger Verkehrsablauf ermöglicht. Beim Einfahren in den Kreis treten nur kurze Wartezeiten auf; auch Fußgänger und Radfahrer gewinnen Zeitvorteile, denn sie gelangen schneller über die Knotenpunktarme als an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen. Kreisverkehrsplätze verbessern die Orientierung im Straßenverkehr, da sie für Ortsfremde leicht erkennbare Bezugspunkte sind. Eine Vorsortierung vor dem Knotenpunkt entfällt. Mit dem Kreisverkehr werden ein Gewinn an städtebaulicher Qualität und eine Aufwertung im Erscheinungsbild des Knotenpunktbereiches und seiner Umgebung erreicht. Kreisverkehre bieten aus städtebaulicher Sicht mehr gestalterische Möglichkeiten als andere Knotenpunktformen. Durch seine markante Geometrie hebt der Kreisverkehr besondere Stellen im Stadtbild hervor und erzielt mit der Schaffung einer Platzsituation eine gliedernde Wirkung in Straßenzügen. Auch stören im Gegensatz zu signalgeregelten Kreuzungen keine Signalmasten das Landschaftsbild.

Kreisverkehre werden im Allgemeinen von allen Verkehrsteilnehmern gut angenommen. Gelobt werden bei den Kraftfahrern vor allem die hohe Verkehrssicherheit, die geringen Wartezeiten und der kontinuierliche Verkehrsablauf. Radfahrer und Fußgänger schätzen dagegen die kurzen Wartezeiten beim Überqueren der Knotenpunktarme. Neben den Verkehrsteilnehmern bewerten auch die Anwohner Kreisverkehre – vor allem wegen der verminderten Lärmemissionen – überwiegend positiv.

Untersuchungen haben gezeigt, dass Kreisverkehre bei einem Verkehrsaufkommen von 20.000 bis 25.000 Kfz/Tag einem mit Abbiegestreifen ausgebauten signalisierten Knotenpunkt überlegen sind. Sie sind leistungsfähiger als plangleiche Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage. In der Praxis werden nach *Merkblatt* kleine Kreisverkehrsplätze auch noch mit Verkehrsstärken von 25.000 Kfz/24 h und mehr mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben. Eine Bevorzugung der Hauptverkehrsströme ist mit dem Kreisverkehr allerdings nicht möglich, da alle Ströme unabhängig von ihrer Stärke gleichgestellt sind.

Bei der Entwurfsbearbeitung war insbesondere darauf zu achten, dass ein möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn und eine deutliche Umlenkung geradeaus fahrender Fahrzeuge als Gestaltungsmerkmale gewährleistet werden. Die vier Grundanforderungen an einen sicheren Knotenpunkt, nämlich Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit sind zu erfüllen.

Der Kreisverkehr muss für die sich nähernden Kraftfahrer bei Tag und Nacht rechtzeitig erkennbar sein. Der Sichtkontakt zwischen Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern muss uneingeschränkt möglich sein. Eine Durchsicht auf die gegenüberliegende Einmündung ist nicht notwendig. Die bauliche Anlage muss einschließlich Wegweisung, Beschilderung und Markierung so ausgelegt sein, dass die Art der Verkehrs-

abwicklung eindeutig ist und das richtige Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer gefördert wird. Der Kreisverkehr muss von dem örtlich anzusetzenden Bemessungsfahrzeug (hier wurde ein Gelenkbus zugrunde gelegt) in allen zugelassenen Fahrtrichtungen befahren werden können. Schleppkurvenuntersuchungen im Linienweg des ÖPNV geben keine Beanstandungen. Lediglich von Norden nach rechts in die Straße Schalbruch ist der Eckbereich für große Fahrzeuge (Lkw mit Anhänger, Gelenkbusse) bewusst nicht befahrbar, normal große Lkw (z.B. Müllfahrzeuge) können die Kurve jedoch innerhalb der Fahrbahnfläche befahren.

Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Der Außendurchmesser von 28 m wurde so in das Gelände eingepasst, dass die gegenüberliegenden Randbereiche für Gehweg und Grünstreifen (zum Schutz für Fußgänger vor überstreichenden Fahrzeugteilen) in etwa gleich groß sind und die erwähnten Entwurfsgrundsätze eingehalten werden konnten. Die gesamte Ringbreite (befahrbare Fläche) beträgt 8 m, der Innenring 2,25 m. Der abgesetzte Innenring bietet entscheidende Vorteile für die Verkehrssicherheit; er senkt das Geschwindigkeitsniveau im Kreisverkehr und verhindert das Schneiden der Kreisfahrbahn. Gleichzeitig stellt er die Befahrbarkeit durch Großfahrzeuge wie Gelenkbus, Lastzug usw. sicher, da er von diesen Fahrzeugen problemlos überfahren werden kann. Wird – wie hier – der Radverkehr im Kreis geführt, so darf ein gepflasterter Innenring mit Bord nicht fehlen.

Für die Kreisinsel verbleibt aus geometrischen Gründen ein Radius von 6 m. Sie stellt das wichtigste Element des Kreisverkehrs dar. Sie erfüllt viele funktionale und gestalterische Aspekte, die erheblich zur Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit des Kreisverkehrs beitragen. Die Kreisinsel kann zu einer Aufwertung des Stadtbildes und zu einer Verbesserung der Wohnqualität beitragen. Sie unterbricht die Streckencharakteristik und ist Innenrandbegrenzung des Kreisrings; sie muss für geradeaus fahrende Kraftfahrzeuge eine ausreichende Ablenkung bewirken. Diese Ablenkung sollte das 2-fache der Fahrstreifenbreite der Knotenpunktzufahrt nicht unterschreiten. Die Fahrstreifenbreite wurde i.M. mit 3,50 m gewählt; in der nördlichen Zufahrt konnte aus Platzgründen nur das Mindestmaß von 3,25 m angewandt werden. Die geforderte Ablenkung konnte von jedem Zufahrtsarm erzielt werden.

Die Knotenpunktausfahrten sind aufgrund der Schleppkurven für Gelenkbusse i.M. 4,50 m; in der Ausfahrt zur Richard-Wagner-Straße sogar 5,25 m. Die empfohlenen Maße für die Radien in den Zu- und Ausfahrten wurden mit 12 bzw. 14 m eingehalten und mittels Schleppkurven überprüft.

Die Einhaltung dieser Größen bedingt an der Einmündung in die Richard-Wagner-Straße und in die Straße Schalbruch ein geometrisches Abrücken des Fahrbahnrandes vom Kreisrand. Daher wird die Eckausrundung – ähnlich wie der Innenring – mittels eines Pflasterstreifens bis an den Kreis herangezogen. Diese Radien ($R = 7$ bzw. $8,40$ m) sind für kleinere Fahrzeuge als Eckausrundung ausreichend; größere Fahrzeuge überstreichen diese Pflasterflächen bis zum Bordsteinrand.

Die Breite der Fahrbahnteiler ist abhängig von der Nutzung; dienen sie nur der Überquerung durch Fußgänger, sollen sie breiter als 2,0 m sein, dienen sie auch der Überquerung durch Radfahrer, sollen sie 2,50 m sein. Für Fußgänger sind die empfohlenen Breiten der Fahrbahnteiler überall eingehalten. In der nördlichen Zufahrt konnten aus Platzmangel nur die Mindestmaße eingehalten werden. Auf Fahrbahnteiler sollte aber nicht verzichtet werden, da sie auch der Erkennbarkeit des Knotenpunktes und somit der Verkehrssicherheit dienen.

Die sichere Führung von Fußgängern ist an jedem Knotenpunkt ein wichtiger planerischer Aspekt, da die Querung der Fahrbahn immer ein Unfallrisiko darstellt. Der Einsatz von Fahrbahnteilern

(Mittelinseln) mit Überquerungsmöglichkeiten in allen Knotenpunktarmen ist grundsätzlich erforderlich, weil diese den Fußgängern und Radfahrern ein leichteres Überqueren der Fahrbahn ermöglichen.

Wegen der unklaren Vorrangregelung an den Querungsstellen sollten grundsätzlich in allen Zufahrten Fußgängerüberwege (FGÜ) angelegt werden. Ohne FGÜ muss nach StVO beim Ausfahren aus dem Kreis (Rechtsabbiegen) der Vorrang des Fußgängers beachtet werden, beim Einfahren in den Kreisverkehr dagegen

gen nicht. Diese unterschiedlichen Vorrangregelungen führen aus Unwissenheit oftmals zu Konfliktsituationen. Der Einsatz von FGÜ hingegen stellt eine rechtlich eindeutige Regelung dar und beseitigt die potenzielle Gefahrenquelle.

Das Absetzmaß für Fußgänger-Querungsstellen soll gem. Literatur in der Regel 4 m vom Rand der Kreisfahrbahn betragen, sollte aber nicht über 7m liegen. Im konkreten Fall wurden 5 m (übliches Maß einer Abrückung) gewählt; im Schalbruch ist dieses Maß etwas kürzer, ebenso die Aufstellbreite, weil die Mittelinsel hier wegen einer Grundstückszufahrt verkürzt werden muss.

Radfahrer können im Kreisverkehr auf der Kreisfahrbahn oder auf Radwegen um den Kreis herum geführt werden; welche Variante zur Anwendung kommt, ist abhängig von der Führung in den Knotenpunktarmen und von der räumlichen Umfeldsituation (z.B. Platzverhältnisse). Auf keinen Fall dürfen markierte Radfahrstreifen in der Kreisfahrbahn angelegt werden. Vorhandene Radwege (Gerresheimer Straße) können aus Platzgründen kurz vor dem Kreisverkehr aufgelöst werden. Fahrrad-Schutzstreifen sollen bis zum Beginn des Fahrbahnteilers geführt werden. Die Auflösung eines Radweges (z.B. auf dem Gehweg) sollte ca. 30 m vor der Kreisfahrbahn beginnen. Auf der Gerresheimer Straße werden diese Radwege mittels Rampe von 2 m Länge auf die Fahrbahn geführt.

Wie zuvor erwähnt, wird der Kreisverkehr auch vom ÖPNV benutzt. Die Befahrbarkeit wurde durch Schleppkurven für einen Gelenkbus nachgewiesen. In der Straße Schalbruch wird in der Knotenpunktzufahrt eine neue Haltestelle für die Busse der Ortslinie O3 eingerichtet. Beim Halten auf der Fahrbahn wird das Vorbeifahren am Bus unterbunden, und er kann nach dem kurzen Fahrgastwechsel sofort ohne Behinderung weiterfahren. In ihrer Stellungnahme hat die Rheinbahn keine Bedenken bezüglich der Befahrbarkeit des Kreises vorgebracht; die Belange des Linienverkehrs seien berücksichtigt. An der weiteren Existenz der Haltestelle in der Richard-Wagner-Straße (nach der Knotenpunktausfahrt) will die Rheinbahn jedoch festhalten. Diese wird durch die Linie 781 angefahren, die im Übereckverkehr Gerresheimer Straße (von Süden) / Richard-Wagner-Straße verkehrt.

An allen Einmündungen in den Kreisverkehr sind die Zeichen 215 (Kreisverkehr) und Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) aufzustellen. Bei Anordnung dieser Verkehrszeichenkombination hat der Verkehr auf der Kreisbahn Vorfahrt. Die Anordnung von Zeichen 215 (Kreisverkehr) macht laut VwV-StVO i.d.R. eine zusätzliche Anordnung des Zeichens 211 (hier rechts) auf der Mittelinsel entbehrlich. Auf den Fahrbahnteilern in den Zufahrten ist Zeichen 220-20 (vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts vorbei) aufzustellen. Eine wegweisende Beschilderung wird aus Kontinuitätsgründen wie am Kreisverkehr mit den Straßen Auf dem Sand, Stockhausstraße, Mozartstraße aufgestellt. So wird die nördliche Ausfahrt mit den Pfeilwegweisern zur Autobahn (Zeichen 430-20) und nach Erkrath (Zeichen 418-20) und die südliche Ausfahrt mit dem Wegweiser für innerörtliche Ziele (hier: Stadtmitte), Zeichen 432-20, ausgeschildert. Die äußere Fahrbahnbegrenzung des Kreises im Bereich der Zu- und Ausfahrten ist als unterbrochener Breitstrich (B 1,5 / 1,5) zu markieren. Vor den Fahrbahnteilern können kleine Sperrflächen nach Zeichen 298 (Sperrfläche) oder eine Fahrstreifenbegrenzung nach Zeichen 295 aufgebracht werden. Die Einfahrt in den Schalbruch bleibt auch weiterhin für LKW – ausgenommen Anlieger – mit Zeichen 253 i.V.m Zeichen 1020-30 gesperrt.

Besonderheiten

Die gesamte Planung „Kreisverkehr“ erfolgt vollständig innerhalb der Flächen der Stadt Hilden; Grunderwerb ist nicht notwendig.

Aufgrund der Überlassung der ausparzellierten Fläche an die Anlieger des Eckgrundstückes Schalbruch / Gerresheimer Straße muss zumindest der Pachtvertrag zum Nutzen eines Teils der Fläche für Parkflächen rechtzeitig vor Baubeginn gekündigt werden. Verbleibende Restflächen können nach Ausbau und Abschluss der Maßnahme auf die Anlieger übertragen werden.

Auf der östlichen Seite der Gerresheimer Straße wird heute an dem Eckgrundstück ein Teil des ca. 3 m breiten Gehweges zum Parken mitbenutzt. Die nutzbare Tiefe des angrenzenden Privatgrundstücks beträgt

vor der Mauer lediglich ca. 3 m; das reicht in keinem Fall für eine Senkrechtaufstellung. Der geplante neue Gehweg hat hier eine Breite von ca. 2 m. Auch ist ein Parken im Bereich der Eckausrundung nicht mehr möglich.

Auf der Westseite der südlichen Ausfahrt steht eine mehrstämmige Ulme im Bereich des Zugangs zum FGÜ; einerseits ist die Lage ungünstig (Sicht auf wartende Fußgänger kann versperrt sein), andererseits ist diese Ulme erhaltenswürdig.

Im weiteren Verlauf können in der südlichen Ausfahrt 2 Längsparkstände eingerichtet werden, die mit Bäumen (2 Stück) eingegrenzt werden.

In der nördlichen Zufahrt ist am Kirchengrundstück der Bewuchs sehr weit in den öffentlichen Straßenraum (Gehwegbereich) hinein gewachsen. Hier wird wegen der Enge und der Anwendung von Minimalelementen die vollständige Breite des vorhandenen Straßenraumes benötigt. Die Hecke ist daher zurückzuschneiden bzw. hinter der Grundstücksgrenze neu anzupflanzen.

In der nördlichen Ausfahrt ist hinter dem Fahrbahnteiler eine Bordsteinabsenkung vorgesehen, damit der Radverkehr fakultativ den Gehweg wie gewohnt mitbenutzen kann.

Die Stellungnahmen der Ämterbeteiligung, der Polizei, der Rheinbahn sind grundsätzlich ohne Bedenken ausgefallen; beachtenswerte Punkte sind im Erläuterungsbericht angesprochen.

Kostenschätzung

Die überschlägige Kostenschätzung auf der Basis von Flächenkosten-Kennwerten beläuft sich auf 300.000 €. Besonderheiten aus Schadstoffen und Bauabwicklung können zu diesem Zeitpunkt noch nicht benannt werden.